

Skyddsbestämmelser för det statliga byggnadsminnet Trollhättans kanal- och slussområde, Åker 10:1 och Olidan 3:2, Trollhättans kommun, Västra Götalands län

Byggnadsminnet omfattar delar av Trollhättans kanal- och slussområde med byggnader och anläggningar i det avgränsade området enligt bifogade kartor.

- 1 1800 års slussled (1794–1800)
- 2 1844 års slussled (1838–1844)
- 21 1916 års slussled (1909–1916)

- 3 Klockstapel (delvis från 1916)
- 4 Arkivbyggnad (1886)
- 5 Åkersberg, norra vaktbostaden (1869, flyttad 1910)
- 6 Åkersberg, södra vaktbostaden (1892, flyttad 1920)
- 7 Åkersberg, uthus till norra och södra vaktbostäderna (ca. 1910)
- 8 Åkersberg, automobilstall (1907)
- 9 Åkersberg, vaktbostad (ca. 1882)
- 10 Åkersberg, uthus (ca. 1900)
- 11 Åkersberg, uthus (1886)
- 12 Åkersberg, bokhållarebostad (1895)
- 13 Åkersberg, bokhållarebostadens källarbod/gemensamt varmbadhus (ca. 1900)
- 14 Slusskafé (1908)
- 15 Åkersäng, vaktbostad (1869)
- 16 Gamla kanalkontoret (1795)
- 17 Verkstadsbyggnad, Snickarverkstad (1908/1916)
- 18 Verkstadsbyggnad, Mekanisk verkstad (1908/1916)
- 19 Kanalmuseum, före detta förråd (1893)
- 20 a-d Vakthytter (ca. 1916)
- 22 Sjökullen, vaktbostad (1872)
- 23 a-b Sjökullen, uthus (ca. 1900)
- 24 Kanalön, vaktbostad (1882, flyttad 1914)
- 25 Kanalön, uthus (ca. 1915)
- 26 Klaffbron, vaktbostad (1875)

- 27 Nya Hamn/Kanalkontoret (1935, till- och ombyggt 1956)
- 28 Vakt- och manöverhytt vid sluss 2 (1983)
- 29 Kanalcentral (2009)
- 30 Klaffbron, uthus (1997)
- 31 Åkersberg, åttakantigt förråd (flyttat ca. 1900)
- 32 Åkersäng, uthus (ca. 1870)
- 33 Åkers gård, flygelbyggnad (1811)
- 34 Åkers gård, uthus (1884)
- 35 Åkers gård, Lomanders lada (1884)
- 36 Förråd/sättskjul (1900-talets första hälft)
- 37 Bergrum Kanalcentralen (andra världskriget)
- 38 Transformatorhus (1916)

Följande skyddsbestämmelser ska gälla för byggnadsminnet:

1. Byggnadsminnet får inte ytterligare bebyggas eller på annat sätt förändras. Mark, träd, annan vegetation och öppna ytor inom området ska vårdas och underhållas så att det kulturhistoriska värdet inte minskar. Murar, inhägnader, markbeläggning, vägbankar, minnesstenar, inskriptioner, trappor, fast markutrustning, belysning från 1920-talet, stenbänkar, samt promenad- och dragvägar får inte ändras.
2. Slussleder, slussar, och kanaler får inte flyttas eller rivas, byggas till, byggas om eller på annat sätt förändras vare sig i sin helhet eller delar därav såsom slussportar, slusstrappor, pollare och andra förtöjningsanordningar, broar, teknisk utrustning, kajer, stenskoningar, murar, skydd, bassänger, dammar, inlopp, inhägnader och anläggningar under mark.
3. Byggnader och anläggningar får inte rivas, flyttas, byggas om, byggas till eller på annat sätt förändras till sin exteriör.
4. Slussleder och byggnader ska vårdas och underhållas så att de inte förfaller. Vård- och underhållsarbeten ska utföras med material och metoder som är anpassade till byggnadernas och anläggningarnas egenart på ett sådant sätt att de kulturhistoriska värdena bevaras.

5. I Vakthytt 20a får ytskikt, fast inredning och teknisk utrustning inte förändras.

Om det finns särskilda skäl får, enligt 7 § förordningen (2013:558) om statliga byggnadsminnen, byggnadsminnet ändras i strid mot skyddsbestämmelserna. Ansökan om tillstånd till sådan ändring lämnas på en särskild blankett till Riksantikvarieämbetet.

Begreppsförklaringar

Med *mark* avses den jord som omger byggnaderna med eller utan beläggning och anlagd växtlighet.

Med *vegetation* avses trädrader, trädgrupper, enstaka större träd, planterade buskar, häckar, gräsmattor och perenner.

Med *vård och underhåll av byggnader* avses åtgärder för skötsel som behövs för att vidmakthålla en byggnads tekniska egenskaper och utseende. Underhåll avser både arbeten som måste göras vid upprepade tillfällen och speciella åtgärder som ska hålla byggnaden i gott tekniskt skick. Till underhåll räknas inte åtgärder som tillför en byggnad nya egenskaper, till exempel en ny kulör. Exempel på underhållsåtgärder är: ommålning, putslagning, lagning av tak och utbyte av skadade delar, dock inte omläggning av alla takytor eller att putsa om hela byggnaden.

Med *material och metoder som är anpassade till byggnadernas egenart* avses material och metoder som ursprungligen användes när en byggnad eller byggnadsdel uppfördes. I de delar av byggnadsminnet där kulturhistoriskt relevanta material fortfarande används får dessa inte ersättas med andra material. Med metoder avses bland annat bearbetning av trä och applicering av puts och färg.

Med *fast inredning* avses det varmed byggnaden blivit försedd, om det är ägnat till stadigvarande bruk för byggnaden eller del av denna. Fast inredning omfattar till exempel dörrar, fönster, lister, taklister, paneler, golvbeläggning, eldstäder och kakelugnar.

Med *ytskikt* avses samtliga lager, även underliggande, av färg, tapeter och puts liksom obehandlade ytor.

Upplysningar

Fornlämningar inom byggnadsminnet skyddas i förekommande fall enligt 2 kap. kulturmiljölagen (1988:950). Länsstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt kulturmiljölagen och prövar tillstånd till ingrepp.

Åtgärder, även tillfälliga, vid och i anslutning till fornlämning som ändrar byggnadsminnets karaktär är också tillståndspliktiga enligt förordningen (2013:558) om statliga byggnadsminnen.

Kulturhistorisk värdebeskrivning

Kanal- och slussområdet i Trollhättan är en av de viktigaste industrimiljöerna i Sverige. Anläggningen har en central roll i landets industriella genombrott och är en av landets mest värdefulla industrihistoriska megasystem. Den komplexa och unika miljön med lång kontinuerlig verksamhet visar hur teknik, sjöfart, boende, elkraftproduktion, vattenförsörjning, friluftsliv och transport har utvecklats genom tid. Det statliga byggnadsminnet har särskilt höga och helt unika kulturhistoriska värden ur såväl nationellt som internationellt perspektiv.

Miljön kring fallen i Trollhättan innefattar ett unikt **kulturlandskap** med lång kontinuitet. Detta speglas i fornlämningar från sten-, brons- och järnåldern, i hagmarks- och odlingslandskapet på västra älvstranden, industrilämningar och inte minst i slussar och kraftverk med tillhörande anläggningar, broar och bostadshus.

Trollhätte kanal är en farled mellan Vänern och Kattegatt. Farleden är 82 kilometer lång, varav 10 kilometer är grävd och sprängd kanal, resten är naturlig farled i Göta älv. Trollhätte kanal och Göta kanal bildar tillsammans en 390 km lång vattenväg tvärs genom Sverige, från Östersjön till Kattegatt. Platsen vittnar om drömmen om en segelbar vattenväg tvärs genom Sverige, från Österhav till Västerhav – och om upprepade försök att tämja naturen. Det är avgörande för förståelsen av anläggningen att slussleder, slussar och kanaler fortfarande till största del är vattenfyllda.

Anläggningen har spelat en viktig roll i det industriella genombrottet och representerar på olika sätt väsentliga delar av den svenska kommunikations-, teknik och industrihistorien. Sluss- och kanalanläggningen möjliggjorde skeppsfart från Östsverige till Västerhavet. Den har också varit avgörande för industrietableringar, stadsbildningar och persontrafiken längs Göta älv.

I och med att fartygen med tiden utvecklats har allt större och djupare anläggning behövts. Idag finns därför tre olika generationers slussleder på platsen, vilka var och en representerar sin tids mest innovativa ingenjörskonst. Kanalerna med dess slussar, kajer och stenskoningar, murade och sprängda sidor, slussportar, pollare och teknisk utrustning vittnar om de olika tidernas anläggningar. 1916 års slussar tydliggör den dramatiska naturen och det tidiga 1900-talets framsteg i ingenjörskonsten i förhållande till de äldre slusslederna. Även om i första hand den praktiska och tekniska nyttan styrte placering och utformning så har en hög arkitektonisk medvetenhet i helhet och detaljer liksom en god helhetsmiljö med olika årsringar åstadkommit.

300 år av kanal- och slussbyggen har format området kring de mäktiga Trollhättefallen. Nya avtryck skapas ständigt. Området är en i högsta grad levande industrimiljö. I Bergkanalen har fartygstrafik pågått i över 200 år.

Till berättelsen om den teknikhistoriska utvecklingen bidrar också områdets **byggnader** från olika perioder. De speglar drift, skötsel, bostads- och arbetsförhållande genom historien. Inom området avspeglas stilideal från 1880-talets arkivbyggnad i nyrenässans, det sena 1800-talets byggnader i panelarkitektur med snickarglädje, det tidiga 1900-talets vakthytter, klockstapel och transformatorhus i nationalromantisk stil, 1930- och 50-talens modernistiska kanalkontor till 2000-talets kanalcentral i en slags nymodernistisk arkitektur. Bebyggelsen ger kunskap om olika tiders arkitektur, stilideal, material och konstruktioner.

Många byggnader i området är utförda i en panelarkitektur som är typisk för kommunikationsmiljöer under 1800-talets senare del. Den kontrasterande färgsättningen i rött och gulvitt har blivit kännetecknande för Trollhätte kanal. Genom den samordnade gestaltningen är det tydligt vilka byggnader som hör till slussmiljön. Bostäderna med trädgårdar och uthus liksom verksamhetsbyggnader såsom slusskaféet, verkstäder, kanalmuseum, vakt/manöverhytter, kontor och kontrollbyggnader är av stor betydelse för att avläsa och förstå miljön som en helhet. Flera ekonomibygnader representerar uthustyper som idag inte längre är vanliga, så som dass, matförråd och vedförråd. I vissa fall har de en karaktär som är specifik för området, i andra fall är de mer typiska för tidsperioden de representerar.

Att det finns en levande snickeri- och verkstadsmiljö inom slussområdet där olika delar kan specialtillverkas i underhållet av den historiska slussmiljön bidrar till att tydliggöra och upprätthålla kulturmiljön. Här finns även Kanalmuseum som har en pedagogisk funktion.

Åkers gård med flygelbyggnad och ekonomibyggnader berättar både om platsens agrara sammanhang och om boende för ansvariga vid Trollhätte kanal.

Nya Hamn/Kanalkontoret från 1935, Vakt- och manöverhytten, vid sluss 2, från 1983 och Kanalcentralen från 2009 är verksamhetsbyggnader som är viktiga för förståelsen av hur anläggningen har utvecklats och använts under 1900- och 2000-talen. De särskiljer sig tydligt från de äldre byggnaderna på området och speglar moderna arkitekturstilar. Byggnaderna har framträdande lägen och utgör betydelsefulla märkesbyggnader genom sina karaktäristiska och tidstypiska utformningar.

Bergrummet är en del i helhetsmiljön som berättar om Sveriges försvarspolitik och om det politiska läget i Europa under andra världskriget.

Samtidigt som **landskapet** är präglad av de olika generationerna av kanaler och slussanläggningar är de naturgivna förutsättningarna och de höga fallen också en tydlig karaktär i miljön. Dagens öar och deras lägen och form har i hög grad skapats genom slussbyggena. De öppna och obebyggda ytorna och mellanrummen kring byggnaderna är i sig av stort värde. Utblickar och synliga samband mellan olika delar av de tidigare verksamhetsområdena är viktiga för att förstå hur dessa använts och disponerats. Alléerna är ett uttryck för kanalbyggarnas strävan efter en vacker och ordnad omgivning till slusslederna. Även solitärträden har stort miljömässigt värde. Stora träd utgör landmärken och de gamla träden utgör en länk till äldre tider.

Som en del av kanalen mellan Västerhavet och Vänern med fortsättning i Göta kanal är miljön ett historiskt **besöksmål**. Landskapet är en gestaltad del av slussmiljön och har alltid varit ett stort utflykts- och turistmål. Trollhättefallen i Göta älv fascinerar och har dokumenterats i många bilder genom tiderna. Slussmiljön lockar både som tekniskt intressant miljö och genom sin park och det vackra landskapet. Promenadstråken med utsiktsplatser, minnesmärken och stenbänkar, dragvägarna utmed kanalen och slussarna samt Gamle dal har stor betydelse för upplevelsen. Gamle dal karaktäriseras av kuperad terräng, böljande gräsytor,

lövträd och de historiska vattenledningarna. Området vid Åkers sjö där de gamla slussledningarna möter 1916 års slussled utgör ett nav i kanal- och slussområdet. Här möts dåtid och nutid på ett tydligt sätt.

En kontinuerlig aktiv **användning** i ursprungligt syfte, bevarade byggnader och att nya delar i anläggningen har adderats vid sidan av de äldre medför att miljön som helhet är unik. Helhetsmiljön med anläggningarna, mångfalden av byggnader, deras placering och nära relation till vattnet, farleden och staden ger tillsammans en god helhetsupplevelse av hur verksamheten bedrivits genom åren. Vattenföring genom kanalerna är en förutsättning för förståelsen av kulturmiljön.

Historik

Göta älv har alltid varit en betydelsefull handelsled och viktig ur försvarssynpunkt, som strategisk grännsflod. Före 1600-talet gick det bara att segla i de södra delarna. Lilla Edet, Trollhättan och Rånnum vid nuvarande Vänersborg var avbrutna av forsar och vattenfall. För att komma förbi forsarna användes en handelsväg som kallades för Edsvägen. Vägen gick från Väners södra strand vid Vassbotten och byn Brätte, via Åkerström en bit söder om Trollhättefallen och vidare ner till Ström vid Lilla Edet. Varorna fraktades på packdjur eller på vagn. Enligt Carl von Linnés beskrivningar passerade 600 hästar med kärror dagligen. Under 1700-talet var trafiken ännu mer omfattande. Antonssonska träbron gick mellan Kafledammen och Åkersvass, på det område där slussarna nu ligger. Vägen, med pallade stockar som lagts på marken, användes för att transportera gods förbi fallen under åren 1778 – 1800. Bron var ett stort misslyckande och användningen var minimal, den revs i samband med att 1800 års slussar började användas. I naturmarksområdet söder om 1916 års slussled går den gamla Strömsvägen, även kallad "Drottning Kristinas postväg". Vägen hade stor betydelse på 1600- och 1700-talen.

Från statsmaktens sida fanns tidigt en önskan att förbättra möjligheterna att ta sig förbi fallen med hjälp av slussar. De första riktiga försöken att skapa en slussled vid Trollhättan inleddes 1746 men arbetet med **Polhems slussled** blev aldrig avslutat.

Nya planer under 1700-talets andra hälft innebar en ny sträckning av kanalen, öster om själva älvfåran. Uppdraget att leda projektet gick till bergsmeknikern Eric Nordewall. Arbetet inleddes år 1794. 14:e augusti 1800 öppnades **Trollhätte kanal** med **Bergkanalen**, den så kallade **1800 års slussled**. I och med detta var

den första segelbara förbindelsen mellan Vänern och Västerhavet öppnad. Mellan älven och Åkers sjö hade man sprängt ur och byggt två partier med tre respektive fem slussar. Slussarna hade ungefär en längd på 35,5 meter (mellan slussportarna), en bredd på 6,5 meter och ett djup på 2 meter.

Av den äldsta bebyggelsen som kan kopplas till 1800-års slussled finns sannolikt endast Gamla kanalkontoret från 1795, vid förrådsområdet intill Åkers sjö, kvar.

Redan några decennier efter öppnandet visade det sig att 1800 års slussled var underdimensionerad. Bygget av Göta kanal, som slutfördes 1832, möjliggjorde transport av större fartyg. För att dessa skulle kunna ta sig fram till Västerhavet behövdes nya, större slussar i Trollhättan. 1838–1844 byggdes Trollhätte kanal om till den så kallade **1844 års led**, under ledning av ingenjör Nils Ericson. Den nya slussleden gick mellan Åkersvass och Åkers sjö, via en anlagd bassäng (Höljan). Den norra delen av leden gick parallellt med 1800 års slussled. Slussleden bestod av elva slussar, i tre etapper, som kunde slussa fartyg med laster upp mot 300 ton. De nya slussarna var större och hade samma längd (35,6 meter) och bredd (7,4 meter) som de i Göta kanal. De tillät ett djupgående av 3 meter. Norr om Åkers sjö fortsatte vattenleden genom den redan etablerade Bergkanalen. Redan 1859 var även 1844 års led i minsta laget och en ombyggnad med dubbla tappningsluckor gjordes.

1800- och 1844 års slussar användes samtidigt. Större fartyg fick ta den nyare slussen och mindre båtar fick ta den äldre och grundare slussleden. Efter mitten av 1800-talet ökade trafiken genom kanalen kraftigt. Om vintrarna frös kanalen och var då stängd för trafik. Den reguljära trafiken på 1800- och 1844 års slussleder avslutades när 1916-års slussar öppnades. 1844-års slusstrappa fortsatte dock att användas, bland annat som reservled i nödsituationer, fram till 1950-talet.

Utmed 1844 års slussled etablerades ny bebyggelse, till exempel nya slussvaktarboställen och vakthytter, med den gestaltning vi känner igen idag. Utmed bergkanalen ligger tre vaktbyggnader. De vid Klaffbron och Kanalön (flyttad dit ca 1914) är exempel på de små vaktbostäderna från 1870-talet. Vid Åkersberg finns flera olika tjänstebostäder med samma arkitektur samlade. Förrådsgården i anslutning till Åkers sjö har byggnader för olika verksamheter som snickeri, mekanisk verkstad och materialförvaring. Huvuddelen av bebyggelsen har tillkommit från sent 1800-tal till tidigt 1900-tal. Relativt stora förändringar har gjorts

inom området i och med att behoven förändrats. Arkivbyggnaden från 1886 placerades långt från andra byggnader för att skydda arkivet i händelse av att en brand skulle bryta ut. Slusskaféet byggdes 1908. Det behövdes en plats där pojkarna som arbetade med att dra båtar skulle ha någonstans att vila, då båtarna även kunde komma mitt i natten. 1957 blev byggnaden slusscafé. Gamla kanalkontoret byggdes om 1876 för att få samma karaktäristiska arkitektur och färgsättning som kanalverkets övriga byggnader.

Den nya slussleden och möjligheterna till utnyttjande av vattenkraften i Göta älv medförde att det från mitten av 1800-talet växte fram industrier runt Trollhättan. En av de första var Nydqvist & Holms mekaniska verkstad (Nohab), som etablerades 1847. Industrierna behövde mycket arbetskraft, vilket medförde en stor inflyttning. 1860 blev Trollhättan en egen socken. Trollhättan fick stadsrättigheterna 1916. Vid sekelskiftet 1900 var elektriciteten en nymodighet. 1906 påbörjades byggnationen av Olidans kraftstation.

1800-talets slussleder och Bergkanalen ansågs efter en tid vara otillräckliga, främst på grund av att de inte var anpassade för de stora havsgående fartyg som kommit i bruk. I samband med kraftverksbygget, då staten även övertog området vid slussarna, gjordes därför förberedelser för en ny större farled i Trollhättan. Arbetena med ombyggnaden av kanalen satte i gång 1909 under ledning av ingenjör Vilhelm Hansen. Den nya kanalen, **1916 års slussled**, med fyra slussar öppnades för trafik 1916. Vid öppnandet tilläts ett djupgående av 4 meter, vilket efter muddring och sprängningar i leden (främst under 1970-talet) har ökats till nuvarande 5,4 meter. Slussar tillåter fartyg med en längd på 88 meter och bredd på 13,2 meter. Även fartygens maxlast ökades efter hand genom ombyggnader av kanal och slussar. 1921 kunde ett fartyg frakta 13 ton. Det är denna slussled som används för trafik idag. Den har moderniserats med bland annat nya dammluckor och kontrollbyggnader för att uppfylla förändrade krav.

1916 års slussled fick nya vakthytter, med rundade eller avfasade hörn och fasader klädda med mörka spån, vid varje slussport. Klockstapeln uppfördes 1916 och blev ett landmärke för den nya kanalen. Den visar fortfarande tiden och slår in varje hel timme.

Bergkanalen, som skapades redan vid anläggandet av 1800 års slussar, breddades och fick delvis en ny dragning i samband med ombyggnaderna för

1916 års led. Den har idag karaktär från 1916 års led, men delar av den gamla Bergkanalen finns kvar.

Även innan slussarna byggdes har de mäktiga Trollhättefallen och den storslagna och dramatiska naturen lockat besökare och många avbildningar finns av fallen. Carl von Linné besökte Göta älv under sin Västgötaresa och konstaterade att vattnet gjorde åtskilliga fall vid Trollhättan. Med kanalen och slussarna blev Trollhättan ett resmål där den vackra parken vid slussarna blev ett omtyckt **utflyktsmål**. Kring 1800-talsslussarnas utlopp i Göta älv anlades en park med grönskande kullar, träd och planteringar. Den runda dammen med fontän invigdes år 1874.

Bebyggelsen har i huvudsak tillkommit i samband med utbyggnaden av kanaler och slussar från 1700-talets sista år till 1900-talets början. Den består främst av bostäder med uthus för kanal-och slussvakter samt verksamhetsbyggnader. Ritningarna för de olika husen är ofta mycket snarlika och har karaktär av typritningar, men de flesta av ritningarna ser ändå ut att ha tagits fram specifikt för varje enskild byggnad. Husen gavs från 1860-talet en samordnad gestaltning som utgjorde grund för byggnadernas utformning till och med 1920-talet. Byggnadstypen togs fram genom typritningar av Carl Gustaf Wallström. Husen har flyttats vid olika tillfällen. Det har funnits betydligt fler byggnader inom området. I och med modernisering och ändrade behov har nyare byggnader för verksamheten tillkommit så som Nya kanalkontoret från 1935, Vakt- och manöverhytten från 1983 och Kanalcentralen från 2009.

Åker bestod enligt kartor från 1700-talet av två gårdar som från början låg ett stycke norr om den nuvarande. Gården köptes in av kanalbolaget för att kunna genomföra 1800 års slussled och kvarstod därefter i bolagets ägo. Fungerande jordbruk var en nödvändighet för att försörja hushållen vid slussleden och i kanalbolagets ägor ingick länge stora jordbruksareal, även långt ifrån själva slussleden. I samband med arbetena för 1844 års slussled blev gården bostad för Nils Ericson. På 1900-talet var huset bostad åt kanalöverdirektören. År 1997 brann Åkers gårds huvudbyggnad. De byggnader som finns på platsen är tillkomna efter uppförandet av den första slussleden.